

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION EPO - DG 1

19. 08. 2004



COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 22 JUIN 2004

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1 (a) OR (b)

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

Martine PLANCHE

BEST AVAILABLE COPY

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint-Petersbourg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr



-26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08
Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

1er dépôt

PCT/EP200 4 / 0 5 1 1 2 5

BREVET D'INVENTION
CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 1/2

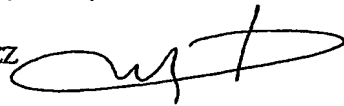

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

08 540 W / 260899

REMISE DES PIÈCES DATE 24 JUIN 2003 LIEU 75 INPI PARIS N° D'ENREGISTREMENT 0307625 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI 24 JUIN 2003		1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE Mariano DOMINGUEZ THALES Intellectual Property 31-33, Avenue Aristide Briand 94117 ARCUEIL CEDEX FRANCE	
Vos références pour ce dossier (facultatif) 63073			
Confirmation d'un dépôt par télécopie <input type="checkbox"/> N° attribué par l'INPI à la télécopie			
2 NATURE DE LA DEMANDE		Cochez l'une des 4 cases suivantes	
Demande de brevet		<input checked="" type="checkbox"/>	
Demande de certificat d'utilité		<input type="checkbox"/>	
Demande divisionnaire		<input type="checkbox"/>	
Demande de brevet initiale		N°	Date
ou demande de certificat d'utilité initiale		N°	Date
Transformation d'une demande de brevet européen		N°	Date
Demande de brevet initiale		N°	Date
3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum) DISPOSITIF DE CONTROLE SUR SITE, DISPOSITIF DE CARACTERISATION ET PROCEDE DE CONTROLE D'UNE SONDE D'INCIDENCE			
4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE		Pays ou organisation Date Pays ou organisation Date Pays ou organisation Date <input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
5 DEMANDEUR		<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres demandeurs, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
Nom ou dénomination sociale		THALES	
Prénoms			
Forme juridique		S.A.	
N° SIREN		5 . 5 . 2 . 0 . 5 . 9 . 0 . 2 . 4	
Code APE-NAF		. . .	
Adresse	Rue	173, Boulevard Haussmann	
	Code postal et ville	75008 PARIS	
Pays		FRANCE	
Nationalité		Française	
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			

**BREVET D'INVENTION
CERTIFICAT D'UTILITÉ**

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 2/2

REMISE DES PIÈCES DATE 24 JUIN 2003 LIEU 75 INPI PARIS N° D'ENREGISTREMENT 0307625 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI		Réservé à l'INPI	
Vos références pour ce dossier : (facultatif) 63073		DB 540 W / 260899	
6 MANDATAIRE			
Nom		DOMINGUEZ	
Prénom		Mariano	
Cabinet ou Société		THALES - INTELLECTUAL PROPERTY	
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel		8325	
Adresse	Rue	31-33, Avenue Aristide Briand	
	Code postal et ville	94117	ARCUEIL CEDEX
N° de téléphone (facultatif)		01 41 48 45 20	
N° de télécopie (facultatif)		01 41 48 45 01	
Adresse électronique (facultatif)			
7 INVENTEUR (S)			
Les inventeurs sont les demandeurs		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée	
8 RAPPORT DE RECHERCHE		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)	
Établissement immédiat ou établissement différé		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Paiement échelonné de la redevance		Paiement en trois versements, uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	
9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requête pour la première fois pour cette invention (joindre un avis de non-imposition) <input type="checkbox"/> Requête antérieurement à ce dépôt (joindre une copie de la décision d'admission pour cette invention ou indiquer sa référence):	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes			
10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) Mariano DOMINGUEZ 		VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI 	

Dispositif de contrôle sur site, dispositif de caractérisation et procédé de contrôle d'une sonde d'incidence

L'invention se rapporte à un dispositif de contrôle sur site, à un dispositif de caractérisation et à un procédé de contrôle d'une sonde d'incidence mobile par exemple montée sur la peau d'un aéronef. On pourra généraliser le terme « sonde d'incidence » pour tout organe mobile permettant de mesurer l'incidence de l'air par rapport à la peau de l'aéronef, comme par exemple une sonde multifonction mobile comportant, outre la détermination de l'incidence, des prises de pression permettant par exemple de déterminer la pression totale et la pression statique de l'air entourant l'aéronef.

Une sonde d'incidence est un dispositif de mesure de l'orientation du vent. L'invention trouve plus particulièrement son application dans l'industrie aéronautique, où le réglage d'une sonde d'incidence a une importance vitale. En effet, la valeur de la mesure de l'orientation du vent apparent d'un aéronef permet d'obtenir, après calcul, la valeur des paramètres d'incidence et de portance. Ces deux paramètres doivent être connus de manière fiable car ils permettent d'assurer des conditions optimales de vol, mais surtout ce sont des paramètres critiques pour la sécurité du vol. Les dispositifs et le procédé de l'invention peuvent néanmoins être utilisés dans d'autres domaines, en particulier en météorologie. Des girouettes installées sur les stations météorologiques s'apparentent aux sondes d'incidence et doivent également être régulièrement réglées, voire changées.

Une sonde d'incidence est un organe, dont une partie est située à l'extérieur de l'aéronef. Cette partie externe est soumise à des variations climatiques, notamment à des variations de température. De plus, elle peut être abîmée par des chocs avec des corps externes, tels que des oiseaux, des grains de sable ou des particules de glace. Plus généralement, elle peut être usée par des forces externes qui peuvent lui être appliquées. Les conditions extérieures à un aéronef sont très rudes. La partie de la sonde d'incidence directement sensible au vent est fragile. Des forces appliquées sur ce dispositif en phase de vol sont très fortes. Ces forces peuvent en outre modifier le réglage de la partie sensible au vent par rapport à des capteurs d'orientation auxquels elle est reliée.

Pour des raisons économiques, lorsque la sonde d'incidence doit être remplacée, seule une partie limitée de celle ci est remplacée. Une sonde d'incidence comporte ainsi une girouette mobile au vent, un support de capteurs et un corps de sonde. Quelques fois, seul la girouette est changée.

- 5 La fixation d'une nouvelle girouette, sur un support de capteurs et sur un corps de sonde déjà en place, ou la fixation d'une nouvelle girouette et d'un support de capteur sur un corps de sonde déjà en place doit alors être entreprise. Il y a dans ce cas une nécessité de réglage sur site des capteurs d'orientation par rapport au corps de sonde, en fonction de la nouvelle sonde
10 d'incidence ainsi constituée.

- Par ailleurs, les compagnies aériennes imposent une vérification fréquente des réglages des sondes d'incidence. Ces vérifications peuvent parfois aboutir à l'observation de dérives, et donc conduire à un nouveau réglage de la sonde d'incidence Il apparaît donc nécessaire de mettre en
15 œuvre une méthode de réglage de la sonde d'incidence fiable et bon marché.

- La méthode de réglage la plus précise nécessite de régler la girouette au moyen d'un passage en soufflerie. En effet, la soufflerie permet de créer un vent d'orientation parfaitement connue. Une sonde d'incidence
20 complète est alors directement réglée en fonction de l'orientation du vent fourni par la soufflerie. Dans ces conditions une sonde d'incidence complète placée sur l'aéronef est parfaitement réglée. Le réglage est réalisé en fixant la girouette dans une position connue par rapport au corps de sonde, et en réglant mécaniquement la position du support de capteurs par rapport à ce
25 corps de sonde, pour qu'un signal délivré par les capteurs dans la position connue de la girouette vaille une valeur attendue.

- Dans l'état de la technique, le placement de la girouette dans une position connue par rapport au corps de sonde nécessite l'existence et l'identification matérielle sur la girouette, d'un repérage correspondant à un
30 zéro aérodynamique. Le zéro aérodynamique est observé en soufflerie. Il correspond à une orientation de la girouette dans l'axe du vent de la soufflerie, et à une position correspondante du support de capteurs, qui dans ce cas donne un signal de mesure attendu (en général un signal nul). Pour ce zéro aérodynamique, on repère en définitive les positions relatives de la
35 girouette par rapport au support de capteurs. Dans la pratique ce repérage

est obtenu en repérant la girouette par rapport au corps de sonde, et en repérant également le support de capteurs par rapport au corps de sonde. Le zéro aérodynamique est identifié par exemple par un trou, réalisé en usine, sur la girouette.

5 Le principe de réglage, dans l'état de la technique est de figer le trou représentant le zéro aérodynamique dans une position connue par rapport au corps de sonde, et de placer le capteur d'orientation, par rapport à cet ensemble figé, dans une position telle que le signal de mesure délivré soit le signal de mesure attendu (en général le signal nul). L'opération de
10 détermination du zéro aérodynamique réalisée en soufflerie est appelée caractérisation de la sonde d'incidence.

La figure 1, placée en fin de la présente description, illustre schématiquement la structure générale d'une sonde d'incidence 10.

La sonde d'incidence 10 comprend un corps de sonde 11 constitué
15 par un boîtier, généralement cylindrique, fermé sur sa partie supérieure par une plaque 12, avantageusement circulaire. Une girouette 13 comprend une embase 14, de faible épaisseur et mobile autour d'un axe Δ_s , que l'on appelle également axe de sonde. La girouette 13 comprend aussi un drapeau 15 surmontant l'embase 14. Le drapeau 15 est destiné à s'orienter dans le vent
20 entourant la sonde d'incidence 10.

La forme et le profil de la section de ce drapeau 15 sont déterminés par l'application finale de la sonde, c'est-à-dire essentiellement le type d'aéronef auquel elle est destinée, le degré de précision des mesures d'angle à obtenir et un certain nombre de paramètres physiques décrivant les
25 conditions d'environnement auxquelles est soumise la sonde d'incidence : vitesse maximale atteinte par l'aéronef, donc également de l'air s'écoulant le long des parois de la carlingue, variations maximales de températures, etc. ces considérations sortent du cadre précis de l'invention. En effet, le dispositif de positionnement objet de l'invention, et c'est un des avantages de
30 celui-ci, reste compatible avec tous types de sondes à drapeau de l'art connu et ne nécessite aucune modification, ni structurelles, ni fonctionnelles.

Le boîtier renferme notamment un capteur d'angle de rotation de la girouette 13, et plus précisément du drapeau 15, autour de l'axe Δ_s par rapport au corps de sonde 11. Ce dernier peut faire appel à une mesure
35 basée sur l'utilisation d'un potentiomètre dont l'axe est entraîné par la

rotation du drapeau 15, d'un capteur du type dit "resolver" ou de tout autre capteur de l'art connu approprié à ce domaine d'application. L'amplitude de la rotation de la girouette 13 autour de l'axe Δ_S est convertie en signaux électriques, transmis par des liaisons 16 à un appareil de traitement de signal
 5 (non représenté) situé à l'intérieur de l'aéronef, généralement dans le cockpit, pour y être finalement affichés sur un instrument de bord sous une forme appropriée, selon les paramètres mesurés.

Le corps de sonde 11 est disposé dans un orifice (non représenté) prévu à cet effet dans la carlingue de l'aéronef et recouvert d'un cache (non
 10 représenté) de manière à ce que ce qui est appelé la "peau" de l'aéronef, référencée *PA*, affleure à la surface supérieure de l'embase 14 de la girouette 13. Il est en effet nécessaire que, à l'exception de l'excroissance formée par le drapeau 15, ne subsiste aucune aspérité qui perturberait l'écoulement des filets d'air à l'extérieur de la peau *PA*.

15 La sonde d'incidence 10 comprend des moyens de positionnement par rapport à la peau *PA* de l'aéronef. Les moyens de positionnement comportent par exemple deux ergots 17 et 18 destinés à pénétrer dans des trous correspondants ménagés dans la peau *PA*. Par les ergots 17 et 18 passe une droite Δ_V concourante de l'axe Δ_S .

20 On comprend aisément que, lors des opérations périodiques d'entretien et de vérification de routine, les compagnies aériennes souhaitent que l'on puisse tester le bon fonctionnement et certifier l'exactitude des signaux de mesure fournis par les sondes d'incidence, si possible sans avoir à les déposer, c'est-à-dire les démonter, les extraire de leur logement, puis
 25 les remonter après test, ce qui se traduirait par des opérations longues et coûteuses. En outre, il doit être rappelé, d'une part, que la précision des mesures requise est très grande : typiquement quelques dixièmes de degrés, et que d'autre part, les conditions d'environnement auxquelles sont soumises les sondes d'incidences sont extrêmes. En cas de nécessité de dépose de la
 30 sonde d'incidence, il est souhaitable d'éviter le recours à une soufflerie pour tester ou régler la sonde d'incidence en utilisant autant que possible un banc de calage de site. Le banc de calage de site est utilisé au pied de l'aéronef, c'est à dire après démontage de la sonde d'incidence de l'aéronef.

Dans la demande de brevet déposée sous le numéro FR 98
 35 16353, on décrit un banc de calage usine d'une sonde d'incidence

comportant une girouette. Ce banc utilise une référence mécanique ponctuelle contre laquelle s'appuie le drapeau mobile de la sonde. Le banc de calage usine permet de réaliser la caractérisation de la sonde d'incidence. Plus précisément, le banc de calage usine permet de déterminer un écart
 5 entre d'orientation angulaire du drapeau mobile entre une première position où il est en appui contre la référence mécanique ponctuelle et une seconde position où il s'oriente librement par rapport à un vent de direction connu obtenu par soufflerie.

La demande de brevet déposée sous le numéro FR 98 16353
 10 décrit également un banc de calage de site identique au banc de calage usine et permettant de régler la position du capteur d'orientation de la girouette en fonction de l'écart angulaire défini lors de la caractérisation.

Par ailleurs, dans la demande de brevet déposée sous le numéro
 FR 99 16773, on décrit un dispositif de positionnement in situ angulaire d'une
 15 sonde d'incidence comportant une girouette. Ce dispositif comporte une structure enveloppante destinée à recevoir le drapeau mobile de la girouette. Le dispositif de positionnement in situ est utilisé lorsque la sonde d'incidence est montée sur la peau PA de l'aéronef. Le dispositif de positionnement in situ permet de contrôler la linéarité du capteur d'orientation et permet
 20 d'obtenir une précision de l'ordre du degré dans le réglage du zéro du capteur. Une meilleure précision ne peut être obtenue car la référence mécanique du dispositif de positionnement in situ est différente de la référence mécanique du banc de calage de site ou du banc de calage usine.

L'invention permet de résoudre ce problème en utilisant une seule
 25 référence mécanique pour les trois opérations décrites plus haut, à savoir la caractérisation en usine, le contrôle de la sonde sur site, au pied de l'aéronef et le réglage angulaire de la sonde montée sur l'aéronef.

A cet effet l'invention a pour objet un dispositif de contrôle sur site
 d'une sonde d'incidence, la sonde comportant un corps de sonde, un
 30 drapeau mobile en rotation autour d'un axe par rapport au corps de sonde, caractérisé en ce qu'il comporte en outre une structure enveloppante destinée à recevoir le drapeau, le drapeau pouvant être immobilisé de façon temporaire par rapport à la structure enveloppante, et des moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante par rapport au corps de
 35 sonde.

L'invention a également pour objet un procédé de contrôle sur site d'une sonde d'incidence, la sonde comportant un corps de sonde, un drapeau mobile en rotation autour d'un axe par rapport au corps de sonde et un capteur d'angle de rotation du drapeau par rapport au corps de sonde
5 autour de l'axe, caractérisé en ce que le dispositif comporte en outre une structure enveloppante destinée à recevoir le drapeau, le drapeau pouvant être immobilisé de façon temporaire par rapport à la structure enveloppante, et des moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante par rapport au corps de sonde, et en ce que le procédé consiste à :

- 10 - immobiliser le corps de sonde par rapport à un support du dispositif,
- immobiliser le drapeau dans la structure enveloppante,
- orienter le drapeau de façon à ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante par rapport au corps de sonde
15 indique un angle de caractérisation de la sonde,
- régler le capteur d'angle de rotation pour qu'il indique une valeur nulle.

L'invention a encore pour objet un dispositif de caractérisation d'une sonde d'incidence, la sonde comportant un drapeau mobile en rotation
20 autour d'un axe, caractérisé en ce que le dispositif comporte une structure enveloppante destinée à recevoir le drapeau, et en ce que la structure enveloppante forme une référence mécanique dans la détermination d'un angle de caractérisation de la sonde.

25 L'invention sera mieux comprise et d'autres avantages apparaîtront à la lecture de la description détaillée d'un mode de réalisation donné à titre d'exemple et illustré par le dessin joint dans lequel :

- la figure 1 représente un exemple de réalisation d'une sonde d'incidence pour aéronef du type comportant une girouette mobile autour
30 d'un axe ; la figure 1 a été décrite précédemment pour présenter l'invention ;
- la figure 2 représente un dispositif de caractérisation ou dispositif de contrôle sur site d'une sonde d'incidence comportant un inclinomètre orienté perpendiculairement à l'axe de rotation de la girouette ;
- la figure 3 représente le dispositif de la figure 2 dans lequel
35 l'inclinomètre est orienté parallèlement à l'axe de rotation de la girouette.

Pour une meilleure compréhension, les mêmes éléments porteront les mêmes repères dans les différentes figures.

Sur la figure 2 sont représentés les éléments communs d'un
 5 dispositif de caractérisation et d'un dispositif de contrôle sur site d'une sonde
 d'incidence. Le dispositif de caractérisation est utilisé en soufflerie et
 comporte des moyens pour se positionner dans la soufflerie. Ces moyens ne
 sont pas représentés sur la figure 2. Le dispositif de contrôle sur site est
 utilisé au pied de l'aéronef. Plus précisément, lorsqu'une sonde d'incidence
 10 doit être contrôlée, elle est démontée de l'aéronef puis placée
 temporairement sur le dispositif de contrôle sur site situé à proximité de
 l'aéronef. Le dispositif de contrôle sur site permet le contrôle et le réglage de
 la sonde d'incidence sans nécessiter le recours à une soufflerie.

Le dispositif représenté figure 2 comporte un support 20 ayant la
 15 forme d'une équerre. Le support 20 a une rigidité importante pour ne pas se
 déformer lors des différentes opérations nécessaires au contrôle de la sonde.
 Le support 20 comporte une première aile 21 horizontale et une seconde aile
 22 verticale. Le dispositif peut comporter des vis de réglage 23 et 24 ainsi
 qu'un niveau à bulle 25 afin de régler, lors du montage de la sonde
 20 d'incidence sur le support 20, la verticalité de la droite Δ_v définie à l'aide de la
 figure 1.

La seconde aile 22 comprend des moyens pour immobiliser le
 corps de sonde 11 sur l'aile 22 de façon à ce que l'axe de sonde Δ_s soit
 dans une position horizontale. Ces moyens comportent par exemple un
 25 orifice circulaire percé dans l'aile 22 et semblable à celui réalisé dans la peau
 PA de l'aéronef ainsi que des moyens de fixation du corps de sonde 11 sur
 l'aile 22. Les moyens pour immobiliser le corps de sonde 11 sur l'aile 22
 comportent en outre des trous destinés à recevoir les ergots 17 et 18. Ces
 trous sont semblables à ceux réalisés dans la peau PA de l'aéronef pour
 30 positionner la sonde d'incidence lorsque celle ci est montée sur l'aéronef.

Le dispositif comporte en outre une structure enveloppante 26
 destinée à recevoir le drapeau 15 de la sonde d'incidence 10. La structure
 enveloppante 26 comporte par exemple deux demi-coquilles 27 et 28 entre
 lesquelles le drapeau 15 est immobilisé de façon temporaire. D'autres

exemples de réalisation d'une structure enveloppante sont décrits dans la demande de brevet déposée sous le numéro FR 99 16773.

Le dispositif comporte des moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11. Sur la figure 2, l'angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) est un angle de rotation du drapeau (15) autour de son axe de rotation (Δ_s).

Les moyens de mesure peuvent comporter un index 30 solidaire de la structure enveloppante 26 et un secteur angulaire gradué 31 solidaire du support 20. L'index 30 se déplace en rotation autour de l'axe Δ_s avec la structure enveloppante 26 et permet par conséquent de visualiser la position angulaire du drapeau 15 autour de son axe de rotation Δ_s . L'index 30 se déplace devant le secteur angulaire gradué 31 qui peut être réalisé directement sur l'aile 22.

Avantageusement, les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 comportent un inclinomètre 29 solidaire de la structure enveloppante 26. L'inclinomètre 29, peut remplacer l'index 30 et le secteur gradué 31, solidaire de la structure enveloppante 26. Sur la figure 2, l'inclinomètre 29 est orienté de façon à mesurer un angle de rotation du drapeau 15 autour de son axe de rotation Δ_s .

Lors du contrôle sur site d'une sonde d'incidence 10 on procède de la façon suivante :

- immobiliser le corps de sonde 11 par rapport à un support 20 du dispositif,
- immobiliser le drapeau 15 dans la structure enveloppante 26,
- orienter le drapeau 15 de façon à ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 indique un angle de caractérisation de la sonde,
- régler le capteur d'angle de rotation pour qu'il indique une valeur nulle.

Avantageusement, le dispositif comporte des moyens d'immobilisation de la structure enveloppante 26 par rapport au support 20. Ces moyens peuvent utiliser l'index 30 que l'on verrouille en position par rapport au secteur gradué 31. Ces moyens d'immobilisation permettent d'immobiliser la structure enveloppante 26 par rapport au support 20 après

avoir orienté le drapeau 15 de façon à ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 indique un angle de caractérisation de la sonde, et avant de régler le capteur d'angle de rotation pour qu'il indique une valeur nulle.

5 Sur la figure 3, l'angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 est un angle de rotation du drapeau 15 mesuré dans un plan contenant l'axe Δ_s . Plus précisément, un inclinomètre, solidaire de la structure enveloppante 26, est orienté de façon à mesurer l'angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 dans un plan
10 contenant l'axe de rotation Δ_s . L'inclinomètre, orienté de cette façon, porte le repère 30. Cette orientation de l'inclinomètre 30 permet de mesurer l'angle entre l'axe de rotation Δ_s et le plan de symétrie du drapeau 15. Autrement dit l'inclinomètre 30 permet de vérifier si le drapeau 15 a été tordu lors de l'utilisation de la sonde d'incidence par rapport à sa position d'origine. Le fait
15 d'utiliser la structure enveloppante 26 comme référence mécanique dans la mesure d'angle réalisée par le dispositif permet, en plaçant l'inclinomètre 30 comme représenté sur la figure 2, de vérifier une éventuelle déformation du drapeau 15 par rapport à l'embase 14.

Un dispositif de caractérisation d'une sonde d'incidence d'aéronef,
20 est semblable à un dispositif de contrôle sur site de la même sonde d'incidence 10. Le dispositif de caractérisation comporte une structure enveloppante destinée à recevoir le drapeau et la structure enveloppante forme une référence mécanique dans la détermination des angles de caractérisation de la sonde.

25 Il est possible d'utiliser le même inclinomètre pour effectuer la mesure d'angle perpendiculairement à l'axe Δ_s et la mesure d'angle dans un plan contenant l'axe Δ_s . Néanmoins, les inclinomètres du commerce ont un coût d'achat relativement faible. Pour éviter de modifier l'orientation d'un seul inclinomètre, il est avantageux de monter, solidaire de la structure
30 enveloppante 26, deux inclinomètres 29 et 30, le premier 29 avec l'orientation représenté sur la figure 1 et le second 30 avec l'orientation représenté sur la figure 2.

Autrement dit, les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 comportent deux
35 inclinomètres 29 et 30 solidaires de la structure enveloppante 26. Le premier

avoir orienté le drapeau 15 de façon à ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 indique un angle de caractérisation de la sonde, et avant de régler le capteur d'angle de rotation pour qu'il indique une valeur nulle.

5 Sur la figure 3, l'angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 est un angle de rotation du drapeau 15 mesuré dans un plan contenant l'axe Δ_S . Plus précisément, un inclinomètre, solidaire de la structure enveloppante 26, est orienté de façon à mesurer l'angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 dans un plan
10 contenant l'axe de rotation Δ_S . L'inclinomètre, orienté de cette façon, porte le repère 35. Cette orientation de l'inclinomètre 35 permet de mesurer l'angle entre l'axe de rotation Δ_S et le plan de symétrie du drapeau 15. Autrement dit l'inclinomètre 35 permet de vérifier si le drapeau 15 a été tordu lors de l'utilisation de la sonde d'incidence par rapport à sa position d'origine. Le fait
15 d'utiliser la structure enveloppante 26 comme référence mécanique dans la mesure d'angle réalisée par le dispositif permet, en plaçant l'inclinomètre 35 comme représenté sur la figure 2, de vérifier une éventuelle déformation du drapeau 15 par rapport à l'embase 14.

Un dispositif de caractérisation d'une sonde d'incidence d'aéronef,
20 est semblable à un dispositif de contrôle sur site de la même sonde d'incidence 10. Le dispositif de caractérisation comporte une structure enveloppante destinée à recevoir le drapeau et la structure enveloppante forme une référence mécanique dans la détermination des angles de caractérisation de la sonde.

25 Il est possible d'utiliser le même inclinomètre pour effectuer la mesure d'angle perpendiculairement à l'axe Δ_S et la mesure d'angle dans un plan contenant l'axe Δ_S . Néanmoins, les inclinomètres du commerce ont un coût d'achat relativement faible. Pour éviter de modifier l'orientation d'un seul inclinomètre, il est avantageux de monter, solidaire de la structure
30 enveloppante 26, deux inclinomètres 29 et 35, le premier 29 avec l'orientation représenté sur la figure 1 et le second 35 avec l'orientation représenté sur la figure 2.

Autrement dit, les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 comportent deux
35 inclinomètres 29 et 35 solidaires de la structure enveloppante 26. Le premier

inclinomètre 29 permet de mesurer un angle de rotation du drapeau 15 autour de son axe de rotation Δ_S et le second inclinomètre 30 permet de mesurer un angle de rotation du drapeau 15 mesuré dans un plan contenant l'axe Δ_S .

5 Leur position respective par rapport à la structure enveloppante 26 est alors fixe ce qui simplifie l'utilisation du dispositif de contrôle.

Lorsqu'on envisage d'utiliser le dispositif de contrôle à bord d'un porte-avions pour régler les sondes d'incidences d'aéronefs qui y sont embarqués, le support 20 est susceptible de bouger au rythme du porte-avions et le ou les inclinomètres 29 et 30 ne donneront pas de mesures stables. Pour palier ce problème, on dispose avantageusement sur le dispositif un ou deux inclinomètres supplémentaires. Les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 comportent alors un ou deux inclinomètres 31 et 32 solidaires du support 20.

10 L'angle de rotation du drapeau 15 autour de son axe de rotation Δ_S est obtenu par différence entre la mesure réalisée par le premier inclinomètre 29 solidaire de la structure enveloppante 26 et le premier inclinomètre 31 solidaire du support 20. L'angle de rotation du drapeau 15 mesuré dans un plan contenant l'axe Δ_S est obtenu par différence entre la mesure réalisée par le second inclinomètre 30 solidaire de la structure enveloppante 26 et le second inclinomètre 32 solidaire du support 20.

15 20

Le fait d'utiliser quatre inclinomètres sur le dispositif permet d'éviter le réglage des vis 23 et 24 même lorsque le dispositif est utilisé sur la terre ferme.

inclinomètre 29 permet de mesurer un angle de rotation du drapeau 15 autour de son axe de rotation Δ_S et le second inclinomètre 35 permet de mesurer un angle de rotation du drapeau 15 mesuré dans un plan contenant l'axe Δ_S .

5 Leur position respective par rapport à la structure enveloppante 26 est alors fixe ce qui simplifie l'utilisation du dispositif de contrôle.

Lorsqu'on envisage d'utiliser le dispositif de contrôle à bord d'un porte-avions pour régler les sondes d'incidences d'aéronefs qui y sont embarqués, le support 20 est susceptible de bouger au rythme du porte-avions et le ou les inclinomètres 29 et 35 ne donneront pas de mesures stables. Pour palier ce problème, on dispose avantageusement sur le dispositif un ou deux inclinomètres supplémentaires. Les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante 26 par rapport au corps de sonde 11 comportent alors un ou deux inclinomètres 36 et 32 solidaires du support 20.

10 L'angle de rotation du drapeau 15 autour de son axe de rotation Δ_S est obtenu par différence entre la mesure réalisée par le premier inclinomètre 29 solidaire de la structure enveloppante 26 et le premier inclinomètre 31 solidaire du support 20. L'angle de rotation du drapeau 15 mesuré dans un plan contenant l'axe Δ_S est obtenu par différence entre la mesure réalisée

15 par le second inclinomètre 35 solidaire de la structure enveloppante 26 et le second inclinomètre 32 solidaire du support 20.

Le fait d'utiliser quatre inclinomètres sur le dispositif permet d'éviter le réglage des vis 23 et 24 même lorsque le dispositif est utilisé sur la terre ferme.

REVENDICATIONS

1. Dispositif de contrôle sur site d'une sonde d'incidence (10), la sonde comportant un corps de sonde (11), un drapeau mobile (15) en rotation autour d'un axe (Δ_s) par rapport au corps de sonde (11), caractérisé en ce qu'il comporte en outre une structure enveloppante (26) destinée à recevoir le drapeau (15), le drapeau (15) pouvant être immobilisé de façon temporaire par rapport à la structure enveloppante (26), et des moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11).
2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) est un angle de rotation du drapeau (15) autour de son axe de rotation (Δ_s).
3. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) est un angle de rotation du drapeau (15) mesuré dans un plan contenant l'axe (Δ_s).
4. Dispositif selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) comportent un index (30) solidaire de la structure enveloppante (26) et un secteur angulaire gradué (31) solidaire d'un support (20) du dispositif.
5. Dispositif selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) comportent un inclinomètre (29, 30) solidaire de la structure enveloppante (26).
6. Dispositif selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) comportent un inclinomètre (31, 32) solidaire du support (20).

7. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 5 ou 6, caractérisé en ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) comportent deux inclinomètres (29, 30) solidaires de la structure enveloppante (26), en ce que
 5 le premier inclinomètre (29) permet de mesurer un angle de rotation du drapeau (15) autour de son axe de rotation (Δ_S) et en ce que le second inclinomètre (30) permet de mesurer un angle de rotation du drapeau (15) mesuré dans un plan contenant l'axe (Δ_S).

10 8. Dispositif selon les revendications 6 et 7, caractérisé en ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) comportent deux inclinomètres (31, 32) solidaires du support (20), en ce que l'angle de rotation du drapeau (15) autour de son axe de rotation (Δ_S) est obtenu par différence entre la mesure
 15 réalisée par le premier inclinomètre (29) solidaire de la structure enveloppante (26) et le premier inclinomètre (31) solidaire du support (20) et en ce que l'angle de rotation du drapeau (15) mesuré dans un plan contenant l'axe (Δ_S) est obtenu par différence entre la mesure réalisée par le second inclinomètre (30) solidaire de la structure enveloppante (26) et le second
 20 inclinomètre (32) solidaire du support (20).

9. Procédé de contrôle sur site d'une sonde d'incidence (10), la sonde comportant un corps de sonde (11), un drapeau (15) mobile en rotation autour d'un axe (Δ_S) par rapport à un corps de sonde (11) et un
 25 capteur d'angle de rotation du drapeau (15) par rapport au corps de sonde (11) autour de l'axe (Δ_S), caractérisé en ce que le dispositif comporte en outre une structure enveloppante (26) destinée à recevoir le drapeau (15), le drapeau (15) pouvant être immobilisé de façon temporaire par rapport à la structure enveloppante (26), et des moyens de mesure d'un angle de la
 30 structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11), et en ce que le procédé consiste à :

- immobiliser le corps de sonde (11) par rapport à un support (20) du dispositif,
- immobiliser le drapeau (15) dans la structure enveloppante (26),

7. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 5 ou 6, caractérisé en ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) comportent deux inclinomètres (29, 30) solidaires de la structure enveloppante (26), en ce que le premier inclinomètre (29) permet de mesurer un angle de rotation du drapeau (15) autour de son axe de rotation (Δ_s) et en ce que le second inclinomètre (30) permet de mesurer un angle de rotation du drapeau (15) mesuré dans un plan contenant l'axe (Δ_s).

8. Dispositif selon les revendications 6 et 7, caractérisé en ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) comportent deux inclinomètres (31, 32) solidaires du support (20), en ce que l'angle de rotation du drapeau (15) autour de son axe de rotation (Δ_s) est obtenu par différence entre la mesure réalisée par le premier inclinomètre (29) solidaire de la structure enveloppante (26) et le premier inclinomètre (31) solidaire du support (20) et en ce que l'angle de rotation du drapeau (15) mesuré dans un plan contenant l'axe (Δ_s) est obtenu par différence entre la mesure réalisée par le second inclinomètre (35) solidaire de la structure enveloppante (26) et le second inclinomètre (32) solidaire du support (20).

9. Procédé de contrôle sur site d'une sonde d'incidence (10), la sonde comportant un corps de sonde (11), un drapeau (15) mobile en rotation autour d'un axe (Δ_s) par rapport à un corps de sonde (11) et un capteur d'angle de rotation du drapeau (15) par rapport au corps de sonde (11) autour de l'axe (Δ_s), caractérisé en ce que le dispositif comporte en outre une structure enveloppante (26) destinée à recevoir le drapeau (15), le drapeau (15) pouvant être immobilisé de façon temporaire par rapport à la structure enveloppante (26), et des moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11), et en ce que le procédé consiste à :

- immobiliser le corps de sonde (11) par rapport à un support (20) du dispositif,
- immobiliser le drapeau (15) dans la structure enveloppante (26),

- orienter le drapeau (15) de façon à ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) indique un angle de caractérisation de la sonde,

5 - régler le capteur d'angle de rotation pour qu'il indique une valeur nulle.

10 10. Procédé selon la revendication 9, caractérisé en ce qu'après avoir orienté le drapeau (15) de façon à ce que les moyens de mesure d'un angle de la structure enveloppante (26) par rapport au corps de sonde (11) indique un angle de caractérisation de la sonde, et avant de régler le capteur d'angle de rotation pour qu'il indique une valeur nulle, le procédé consiste à immobiliser la structure enveloppante (26) par rapport au support (20).

15 11. Dispositif de caractérisation d'une sonde d'incidence, la sonde comportant un drapeau mobile (15) en rotation autour d'un axe (Δ_s), caractérisé en ce que le dispositif comporte une structure enveloppante (26) destinée à recevoir le drapeau (15), et en ce que la structure enveloppante (26) forme une référence mécanique dans la détermination d'un angle de caractérisation de la sonde.

20

1/3

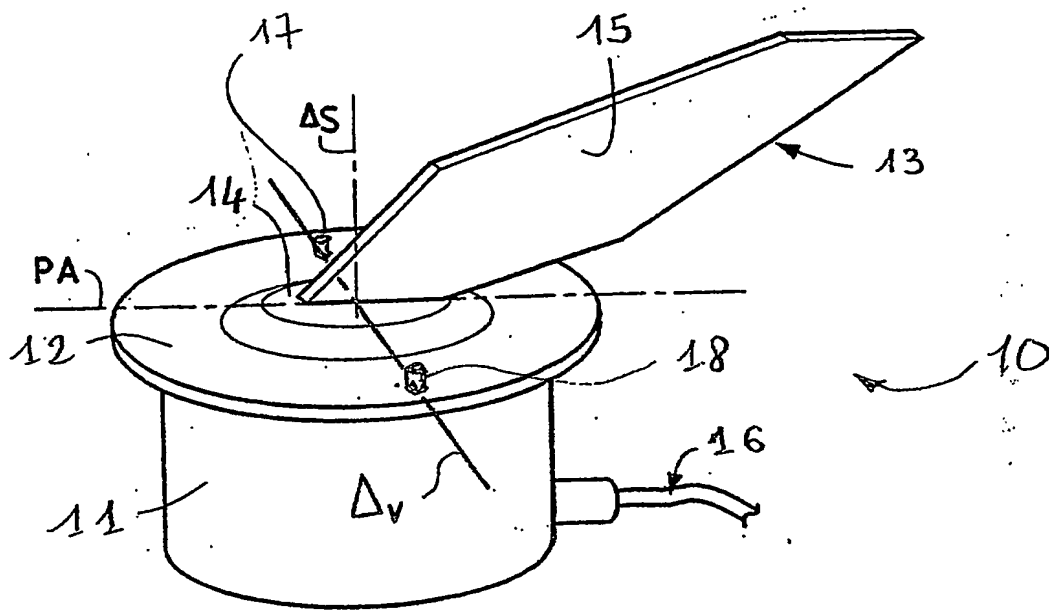


Fig 1

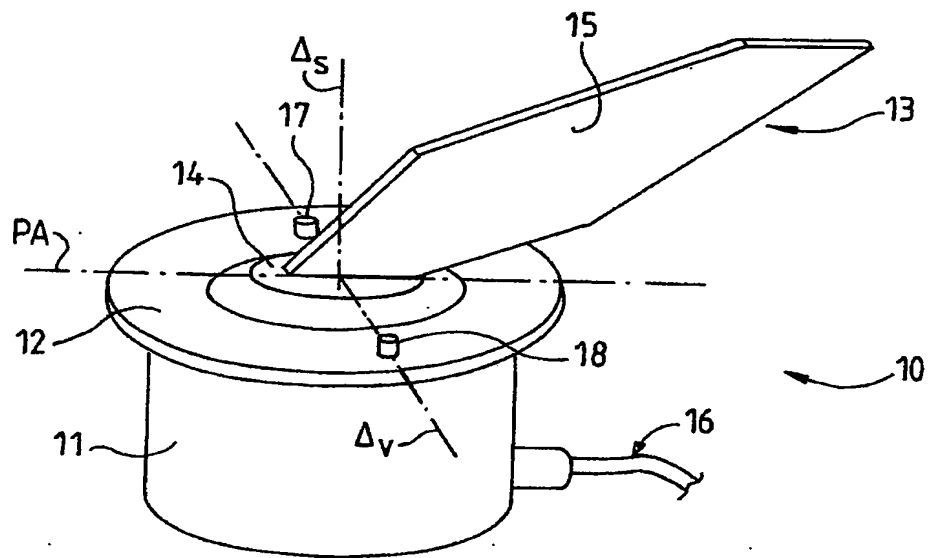


FIG.1

2/3

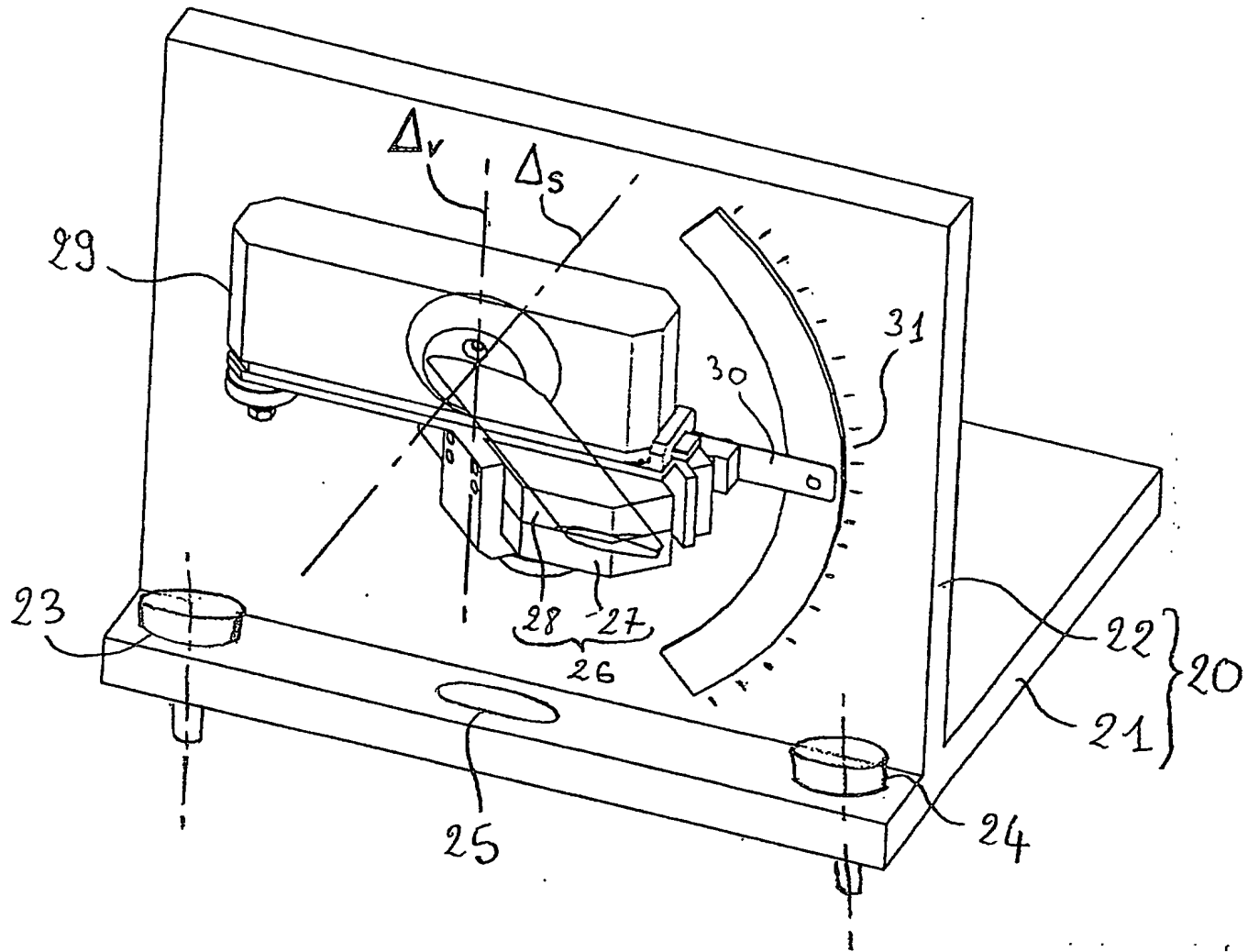


Fig. 2

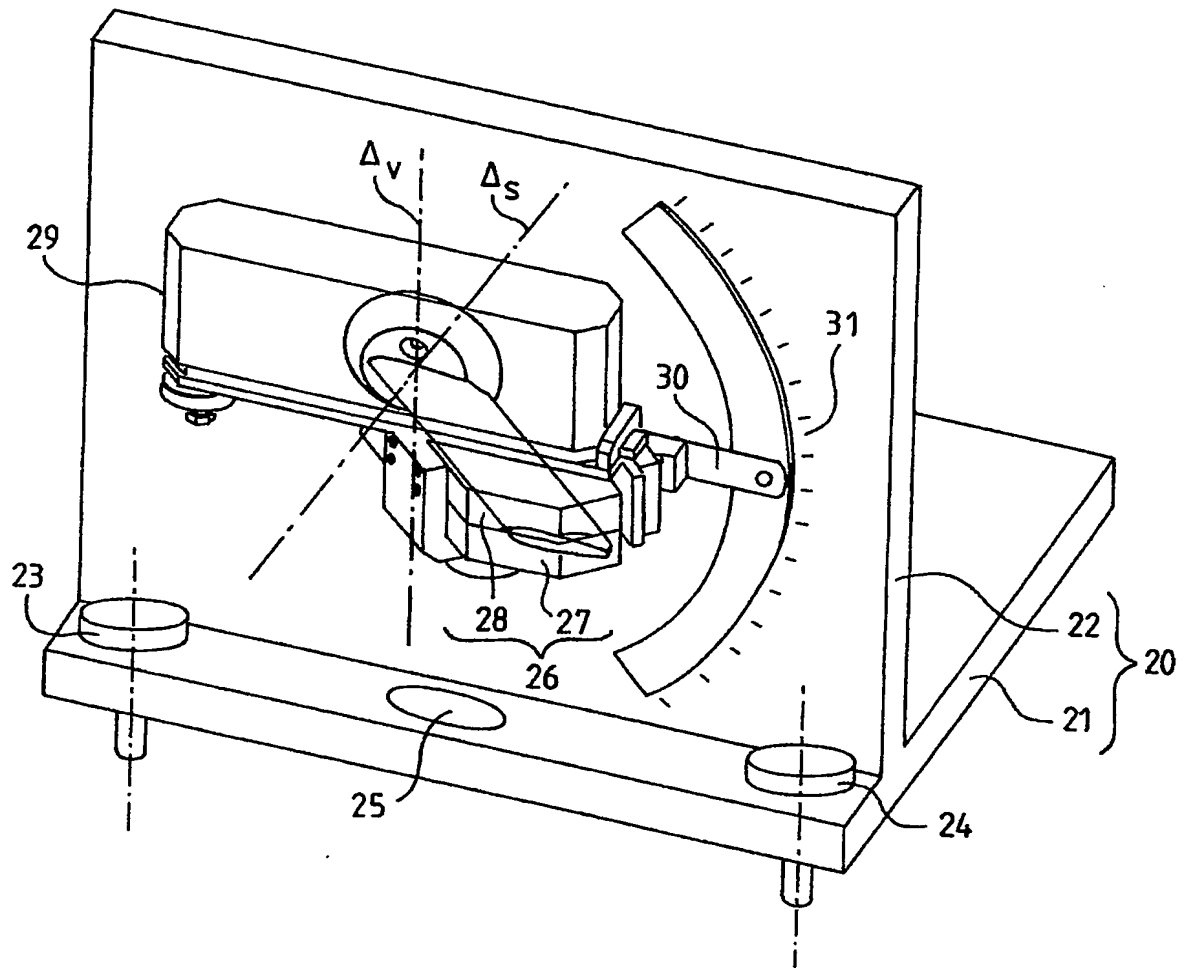


FIG. 2

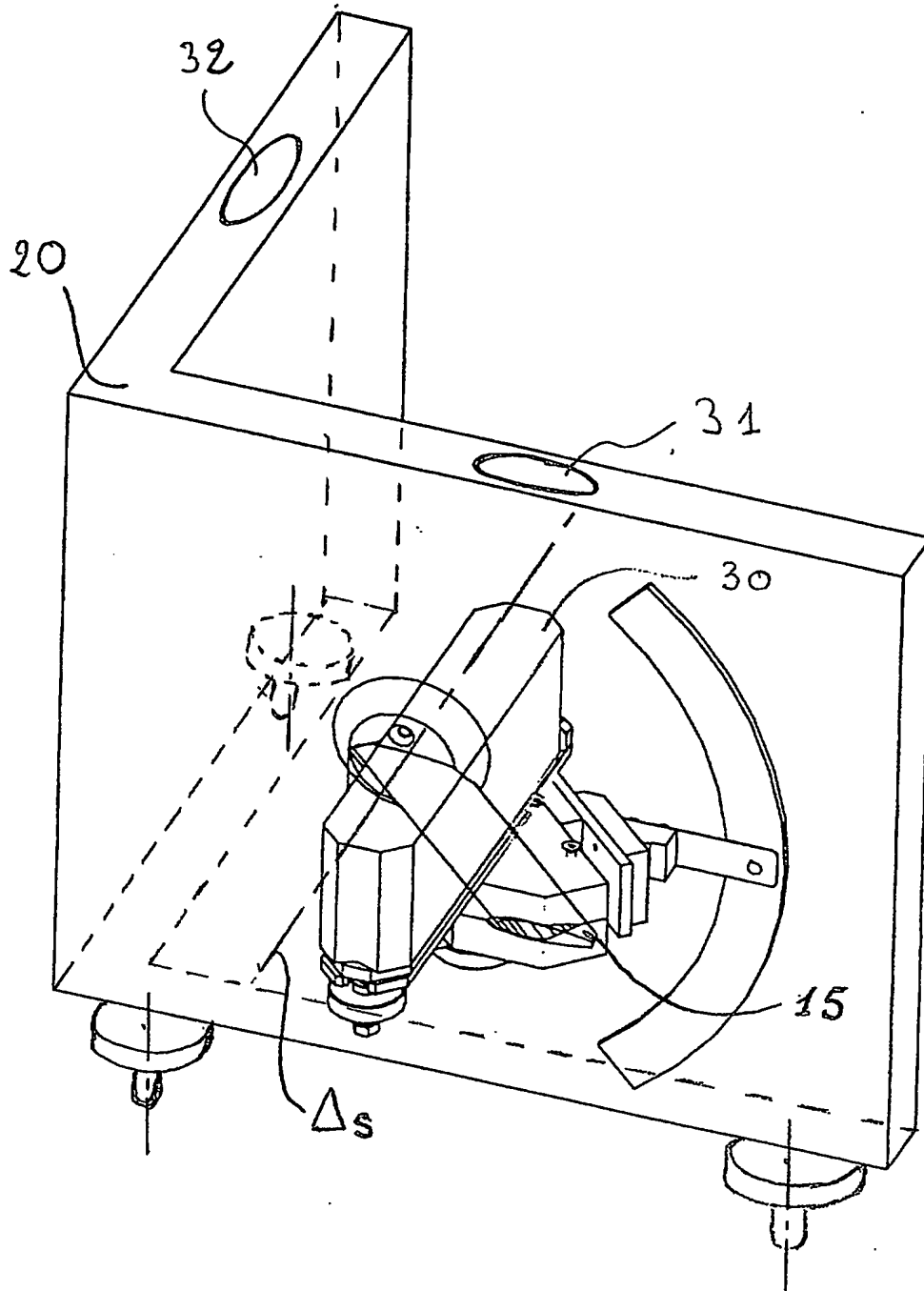


Fig. 3

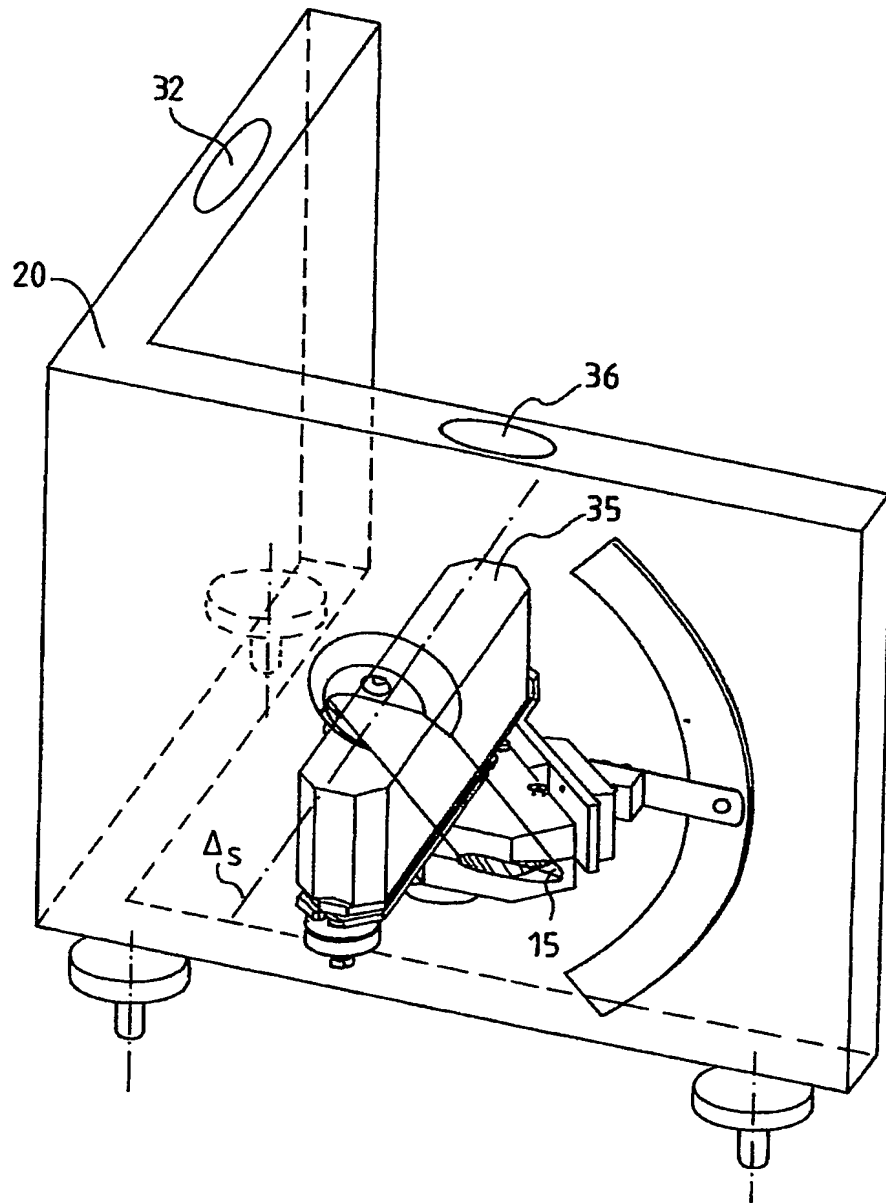


FIG. 3

**BREVET D'INVENTION****CERTIFICAT D'UTILITÉ**

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



N° 11 235°02

DÉPARTEMENT DES BREVETS26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08

Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 93 59 30

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1. / 1.

(Si le demandeur n'est pas l'inventeur ou l'unique inventeur)

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 W / 250899

Vos références pour ce dossier (facultatif)		63073	
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL		0307625	
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum) DISPOSITIF DE CONTROLE SUR SITE, DISPOSITIF DE CARACTERISATION ET PROCEDE DE CONTROLE D'UNE SONDE D'INCIDENCE			
LE(S) DEMANDEUR(S) : THALES			
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) : (Indiquez en haut à droite «Page N° 1/1» S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez un formulaire identique et numérotez chaque page en indiquant le nombre total de pages).			
Nom		ROBERGE	
Prénoms		Philippe	
Adresse	Rue	THALES - INTELLECTUAL PROPERTY 31-33, Avenue Aristide Briand	
	Code postal et ville	94117	ARCUEIL CEDEX
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom		THOMAS	
Prénoms		Dominique	
Adresse	Rue	THALES - INTELLECTUAL PROPERTY 31-33, Avenue Aristide Briand	
	Code postal et ville	94117	ARCUEIL CEDEX
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom			
Prénoms			
Adresse	Rue		
	Code postal et ville		
Société d'appartenance (facultatif)			
DATE ET SIGNATURE(S) DU (DES) DEMANDEUR(S) OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire)		24 JUIN 2003	
Mariano DOMINGUEZ 			

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire.
Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI.

689

CT/EP2004/051125



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.